CO SŁYCHAĆ



Nr 2.

Dn. 21. I. 1942. Cena 6d.

w dzisiejszym numerze:

MALAJE - NOWE MIASTA - GOSPODARCZA PRZEBUDOWA HISZPANII - MURMANSK - KRZYZOWKA - SKOK PRZEZ ATLANTYK - HUMOR

w poprzednim numerze:

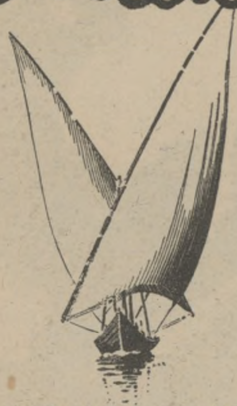
FILIPINY - JAK TO ROBI WOJSKO - SZTUKA CZYTANIA - NIEMIECKA ORGANIZACJA SIŁY ROBOCZEJ - U.S.A. PRODUKUJE - THIS ENGLAND - CZY WIECIE - KRZYZOWKA - HUMOR

Co Słychać.

Jedyny polski tygodnik, zawierający streszczenia czasopism i książek brytyjskich, amerykańskich i innych, istniejący od przeszło roku.

Cena numeru 6d. Prenumerata miesięczna 2/- Kawartalna 6/-. Zamawiać można: Blairgowrie 15 Allan Street. Wszędzie do nabycia.

Malaje Malaje



Malaje to zbiorowa nazwa obszarów brytyjskich i protektoratów na samym półwyspie malajskim i częściowo na Borneo. Ich pokaźna część stała się w ostatnich tygodniach terenem wojny. I to nie wojny w rodzaju kolonialnych ekspedycji, ale totalnej wojny przy użyciu wszystkich najnowocześniejszych środków zniszczenia. Streszczamy artykuł wydrukowany w najnowszym numerze THE BULLETIN OF INTERNATIONAL NEWS o tych posiadłościach brytyjskich i ich liniach komunikacyjnych.x/

Posiadłości brytyjskie, określane ogólnie nazwą Malaje, obejmują trzy rodzaje obszarów :

a/ STRAITS SETTLEMENTS
brytyjska kolonia złożona z prowincji Singapore, Penang, Malakka i Labuan /na Borneo/, przyczym Wyspy Kokosowe i Bożego Narodzenia, położone na Oceanie Indyjskim na południe od Jawy, należą administracyjnie do Singapore;

b/ FEDERACJA MALAJSKA
utworzona przez państwa malajskie : Perak, Selangor, Negri Sembilan i Pahang, każde z nich o własnych rządzie krajowym przy którym interesy brytyjskie reprezentuje Rezydent brytyjski, ale podległe federalnemu rządowi w Kuala Lumpur przy którym istnieje urząd brytyjskiego Sekretarza Federalnego;

c/ PROTEKTORATY
t.j. państwa krajowców niewłączone do Federacji malajskiej a pozostające pod protektoratem brytyjskim: Dżohor /Johore/, Kedah, Perlis, Kelantan i Trengganu oraz na Borneo - Brunei. W tych państwach rządzą sułtani lub radżowie mający brytyjskich Doradców;ponadto w administracji pracuje szereg urządników brytyjskich. Państwa te zasadniczo są w stosunku do Brytanii autonomiczne, ale we wszystkich sprawach za wyjątkiem miejscowych zwyczajów i religii - zasięgają rady Doradców brytyjskich.

x/ MALAYA AND ITS COMMUNICATIONS by M.B. w nr 26 tom XVIII. THE BULLETIN OF INTERNATIONAL NEWS.


Półwysep
MALAJSKI
0 20 40 60 80 100
mile
BURMA
SJAM
Franc. INDO-CHINY
MALAJE
SUMATRA
SARAWAK
BORNEO
Padang Besar
PERLIS
Alor Star
KEDAH
Sungei Patani
George Town
PENANG
Tumpat
Kota Bahru
KELANTAN
Kuala Trengganu
PERAK
TRENGGANU
Ipoh
Chukai
Kuantan
Teluk Anson
Bernam
SELANGOR
PAHANG
Pekan
Kuala Lumpur
Port Swettenham
NEGRI SEMBILAN
Endau
Gemas
Mersing
Malacca
Muar
JOHORE
Batu Pahat
Singapore
N
Cieśnina Malacca
SUMATRA
Granice międzypaństwowe
" Fed. Stanów Malajskich
" dzielnic
Koleje

Mimo zróżniczkowania pod względem prawno-politycznym Malaje tworzą przecież całość, koordynowaną przez fakt, że gubernator i zarazem nacz.dowódca Straits Settlements /a więc brytyjskiej kolonii/ jest zarazem Wysokim Komisarzem dla państw malajskich. Jemu też podlegają brytyjscy Doradcy i Rezydenci w poszczególnych państwach. Państwa krajowe przyczyniły się poważnie do umocnienia bazy w Singapore a obecnie wyłożyły sporo na obronę Imperium.

Właściwa kolonia /Straits Settlements/ chociaż niewielka co do obszaru ma jednak duże znaczenie polityczne i gospodarcze. Liczy 1,4 miliona mieszkańców z czego 60 % Chińczyków a 22 % Malajczyków. Spory jest też odsetek Indusów. W Federacji Malajskiej mieszka obecnie na obszarze 71.000 km² 2,1 miliona ludzi, z czego 26 % Malajczyków, 41 % Chińczyków, 22 % Hindusów.

Chińczycy są po większej części kupcami i górnikami, Indusi pracują na plantacjach gumy i znaczny ich odsetek powraca do ojczyzny po zebraniu oszczędności. W niezależnych Państwach Malajskich krajowcy stanowią większość zaludnienia, za wyjątkiem jedynie Dżohor /Johore/, gdzie jest ich tyle co Indusów i Chińczyków, co jest spowodowane istnieniem dużego przemysłu górniczego /cyna, żelazo, bauksyt, wolfram i złoto/. Malajczycy mają wrodzone zamiłowanie do pracy na roli i rybołóstwa.

Singapore jest jednym z wielkich portów przeładunkowych na Wschodzie i dlatego trudno jest stwierdzić jaki jest eksport bezpośredni malajski a co przypada tylko na wywóz pośredni, chociaż nie ma wątpliwości, że wartościowo wywóz bezpośredni jest znacznie wyższy. Produkcję malajską charakteryzuje następująca tablica,obejmująca dane r.1938. :

	1ooo ton	% prod.świat.
ruda żelazna /pod względem zawartości metalu/	1,260	1,4
rudy manganu " "	8	0,3
rudy cyny " "	44	26,7
rudy tungstenu " "	673	3,2
kauczuk	378	41,5
olej palmowy i olej ziarna palm.x/	60	7,3
ryż	536	0,6

x/ w oryginale : "palm oil" i "palm kernel oil". Ani w słownikach ani w encyklopediach nie zdołaliśmy znaleść wyjaśnienia różnicy pomiędzy tymi olejami. Prosimy Czytelników o informacje co do tego. /Red./

Malaje zawdzięczają swoje bogactwo w dużej mierze cynie i kauczukowi. Z pośród wymienionych powyżej produktów większa część jest eksportowana. Jedynie pod względem uprawy ryżu Malaje pokrywają zaledwie połowę swego zapotrzebowania, opierając się na dostawach z Burmy i Sjamu. Ropy naftowej dostarcza Burma i Indie Holenderskie. Lasy są źródłem poważnych dochodów. Rybołóstwo jest przemysłem na wielką skalę, ale pomimo tego importuje się duże ilości ryb, głównie na pożywienie dla ludności chińskiej. W tej dziedzinie główną rolę odgrywają Japończycy, ale rybołóstwo jest finansowane przez Chińczyków. /W 1937. na 140 motorowych statków rybackich było 100 japońskich. Lecz gros floty rybackiej stanowią żaglowce/.

Bogatsza, lepiej rozwinięta i gęściej zaludniona jest zachodnia część półwyspu. Tędy też idą główne szlaki komunikacyjne. Linie kolejowe Federated Malay Straits Railway obsługują wszystkie trzy części kraju. Szlak rozpoczyna się na końcowej stacji na wyspie Singapore, skąd przechodzi groblą na półwysep. Linia przebiega przez Dżohor aż do Dżemas, gdzie dzieli się na dwa szlaki : jeden biegnie na północ do Tumpat /przy granicy Sjamu o 525 km od Dżemas/, zachodni zaś przebiega do sjamskiej stacji granicznej w Pahang Sesar /o 93o km od Dżemas/ skąd od 1918. łączy się z linią kolejową do stolicy Sjamu - Bangkoku /19oo km od Singapore/.

W zachodnich prowincjach sieć drogowa jest gęsta. Także i Dżohor jest pod tym względem w dobrym położeniu. Natomiast na wschodzie kraju jest niewiele dróg.

Głównym portem półwyspu jest Singapore, zarazem potężna baza morska. Singapore jest ogromnym portem handlowym, niemal nieograniczonym w możliwościach pomieszczenia statków w naturalnie ochronionych i sztucznie stworzonych przystaniach. /Ma pięć suchych doków i możliwości naprawcze największych nawet okrętów. Ponadto jest silną bazą lotniczą/.

Penang, port na zachodnim wybrzeżu /niestety, zbyt dobrze znany z ostatnich komunikatów - Red./ ma nowoczesne urządzenia. Malakka nie jest portem dla transoceanicznych statków. Handel państw malajskich i Sfederowanych i niezależnych idzie głównie przez Singapore i Penang. Głównie lecz nie wyłącznie. Ważny jest Port Swettenham u ujścia rzeki Klang, mający duże możliwości składowe. Większość portów na wschodnim wybrzeżu jest niedostępna w porze monsunu. Ale wszystkie mają lokalne znaczenie handlowe.

Obsługę lotniczą zapewniają Imperial Airwaas, których samoloty lądowały w Penang i Singapore, Linia Malajska, łącząca Singapore z Kuala Lumpur i Penang /codzienne loty/ i K.L.M. /linia holenderska/ biegnąca do Indii Holenderskich.



Nowe Miasta

Z tygodnika CAVALCADE zaczerpnęliśmy artykuł A.TRYSTANA EDWARDS'A, A.R.I.B.A. /tj.Associate of the Royal Institute of British Architects, członka Król.Instytutu Architektów Brytyjskich/, o nowych miastach.x/ Uwagi autora są śmiałe i bynajmniej nie konwencjonalne.Kwestia budowy nowych miast będzie miała może większe znaczenie w Polsce niż w W.Brytanii,nie tyle wskutek zniszczenia działaniami wojennymi /bo i tu bomby Goeringa zrobiły swoje/, ile wskutek małej ilości miast. Przecież dwie trzecie mieszkańców Polski mieszkało na wsi! Struktura gospodarcza kraju niewątpliwie ulegnie zmianie. Zresztą w latach przedwojennych szliśmy już wielkimi krokami ku uprzemysłowieniu. Postęp ten napewno nie osłabnie ale raczej wzmoże się. Dlatego też sądzimy, że artykuł zainteresuje Czytelników, a może nawet skłoni kogoś ze "speców" architektów czy ekonomistów do napisania kilku słów na temat budowy nowych osiedli w Polsce, ich planowania i finansowania.

&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&

Finansowy i gospodarczy układ powojennych społeczeństw jest niewątpliwie podstawą, na której dopiero można oprzeć wielką fasadę postępu cywilizacyjnego. Bo naprzód trzeba zapewnić mieszkańcom pożywienie, ubranie i schronienie a potem myśleć o poprawie życia społecznego. "Cywilizacja" ma różne dla różnych ludzi znaczenie. Jedni mówią o wolności wyznania inni o swobodzie stowarzyszania się czy wolności słowa, i niewątpliwie bez tych czynników trudno sobie wyobrazić nowoczesną cywilizację. Ale to wszystko są tylko jej środki a nie cele ostateczne. Wydaje mi się, że w istocie potrzeba nam swobody wykonywania pewnych twórczych działalności, czy to indywidualnie jako poszcze-

x/NEW TOWNS FOR OLD, Sociability and Sense of Order Keynote of the New Britain,by A.TRYSTAN EDWARDS,A.R.I.B.A. w CAVALCADE nr 196 tom III.

gólne jednostki czy też zbiorowo jako społeczeństwa. A za jedno z najwyższych osiągnięć zespołowej działalności uważam budowanie wygodnych i pięknych miast nowoczesnych.

Miasto jest bowiem ukoronowaniem cywilizacji, jej kwintesencją. Przecież oceniamy stopień rozwoju społeczeństwa według jego miast. Podkreślając urok i znaczenie miast bynajmniej nie zapoznaję piękności wsi : czy to jej pól uprawnych czy dzikich nieużytków. To jest dla nas również niezbędne.

Lecz cała nasza cywilizacja nie tylko przemysłowa ale i rolnicza ma charakter zdecydowanie osiedleniowy. /Autor używa tu wyrażenia "urban", które jednak nie da się tu oddać jako "miejski" ani "urbanistyczny" - dlatego zdecydowaliśmy się na użycie może nienajkorzystniejszego wyrażenia z punktu widzenia językowego, ale zato najlepiej oddającego myśl autora/. Typowa angielska wioska ze swymi domkami przylegającymi do siebie a rozłożonymi wzdłuż jednej ulicy różni się przecież od miasta tylko rozmiarami. Sam jej rozkład ma na celu umożliwienie tych stosunków pomiędzy ludźmi, od których zależy cywilizacja. Jednakże takie małe osiedla nie odpowiadają naszym potrzebom, gdyż z uwagi na ich szczupłość brak im tego wszystkiego, co uważamy za niezbędne w życiu nowoczesnym : dobrych szkół, bibliotek, teatrów, boisk sportowych i innych udogodnień.

Z drugiej zaś strony nasze miasta są za wielkie i zdecydowanie przeludnione. Mieszkańcy ich nie mają dostępu ani do wsi, ani do parków, ogrodów a ich własne mieszkania nie sprzyjają rozwojowi życia rodzinnego. A tymczasem każdy obywatel domaga się osobnego lub napółoddzielonego od innych domu i dużego ogrodu, i w miarę rozwoju w tym kierunku miasto wkrótce zostaje przydławione pasmem otaczających go dzielnic willowych. Najlepszym tego przykładem są t.zw. "miasta-ogrody". Nie mam bynajmniej zamiaru występować przeciwko indywidualnym ogrodom. Ale jasne jest, że tylko nieznaczna mniejszość może być tak uprzywilejowana. Nie muszę też podkreślać jak szkodliwe jest budowanie sporadyczne domów w różnych miejscach pomiędzy miastami i do jakiego marnotrawienia gruntu rolnego to doprowadza.

Potrzeba więc nam decentralizacji aby usunąć nadmiar ludności stłoczonej w wielkich miastach a zarazem centralizacji aby ująć rozrzucone wzdłuż dróg pojedyncze domki w zwartą całość nowoczesnego osiedla. W obrębie miast musi-

my znaleść miejsce na boiska, parki, ogrody publiczne,ale za to po za obrębem miasta trzeba zrobić miejsce dla rolnika.

Według projektu Związku Stu Nowych Miast trzebaby przesiedlić 5,000,000 mieszkańców. Taka emigracja wymaga w ustroju demokratycznym perswazji a nie przymusu.A ludzi da się wtedy nakłonić do przeniesienia o ile nowe miasta dadzą im te same wygody, które mają w dotychczasowych i jeszcze dodatkowe korzyści. Pięć milionów ludzi to dokładnie 1/9 ludności W.Brytanii. Przed wojną brzmiało by to może niezachęcająco ale dzisiaj przymusowa i dobrowolna ewakuacja nauczyła ludzi przesiedlania się. Przypuśćmy, że 2,000,000 wywędrowałyby z przeludnionego 8 milionami Londynu, 1,500,000 z przeludnionych wielkich miast prowincjonalnych,mających razem 15 milionów ludności i dodajmy jeszcze 1,500,000 mieszkańców owych domów, położonych gdzieś pomiędzy miastami, przy drogach. Powodzenie projektu zależy w znacznej mierze od tego jakie mają być te nowe miasta.

Przedewszystkim nie powinny być one ani za małe ani za duże. Wydaje się, że 50,000 mieszkańców to najlepsza wielkość osiedla. Czyli powstałoby sto nowych i nowoczesnych miast. Wyobraźmy sobie życie w takim mieście : konieczne byłoby opracowania i realizowanie pewnego planu organicznego, t.j. zabezpieczającego normalne funkcjonowanie miasta we wszystkich dziedzinach życia. I to nie tylko w rozmiarach w chwili jego zakładania, ale i na przyszłość,przy założeniu, że ludność się podwoi. Podstawą takiego planu musi być stworzenie pewnej dzielnicy centralnej, społecznej naokoło której rozłożą się dzielnice inne a więc mieszkalna, wypoczynkowa, przemysłowa, handlowa, sklepowa. Dzięki takiemu ujęciu dzielnice te czy raczej strefy będą się rozwijały normalnie, nie dławiąc jedna drugiej. Jednakże dla uniknięcia zbyt sztywnego ich rozgraniczenia należałoby w każdej z nich stworzyć rodzaj poddzielnicy społecznej, połączonej z innymi centrami społecznymi dużą drogą obwodową. Przypuśćmy, że wybierasz się z dzielnicy mieszkalnej do przemysłowej. Idziesz naprzód do poddzielnicy społecznej okręgu mieszkalnego, gdzie jest pewna ilość sklepów, poczta, kościół, a stamtąd autobusem czy - o ile to niedaleko - piechotą dochodzisz do poddzielnicy społecznej okręgu przemysłowego, gdzie znowu będzie kilka restauracji, szpitali itp. dla wygody robotników tam zatrudnionych. Do głównej dzielnicy sklepowej trzeba iść czy jechać dalej. Ta dzielnica powinna mieć charakter bazaru. Przedewszystkim wszelki ruch kołowy musiałby być w obrębie jej zakazany, aby umożliwić kupującym bezpieczne chodzenie

ze sklepu do sklepu. Po za sklepami dzielnica ta była miejscem, gdzie ludność całego miasta mogłaby się spotykać. A więc teatry, kina, restauracje, sale koncertowe i odczytowe, pływalnie i "wesołe miasteczko". Czyli to wszystko o czym zapomniano planując takie miasta-ogrody jak Letchworth czy Welwyn. Bo nikt nie zechce przenosić się z zatłoczonych istniejących wielkich miast,gdzie ma wszelkie rozrywki i udogodnienia, o ile tego samego nie znajdzie w lepszym wydaniu w nowym mieście. W dzielnicy mieszkalnej nie będzie potrzeby budowania wielkich bloków mieszkalnych. Domy mogą być oddzielne, w mniejszych czy większych ogrodach,tak rozplanowane by dać maksimum słońca i zieleni. Zmiana obowiązujących ograniczeń w budowaniu domów przy ulicy pozwoli architektom na projektowanie znacznie ładniejszych i przyjemniejszych dla oka budowli, nie leżących w ogrodzie. Oczywiście trzeba zerwać z przesądem, pokutującym w "miastach ogrodach", rozlokowywania domów w dzielnice w zależności od stanu majątkowego. To nietylko jest przestarzałe ale także powoduje niepotrzebne ujednolicenie wyglądu osiedli. Właśnie postawienie w pobliżu siebie większego domu w rozleglejszym ogrodzie i mniejszej willi,doda dzielnicy uroku i barwności. Trzeba w tym względzie wrócić do naszych staro-angielskich tradycji.

Urządzenie w pobliżu dzielnic mieszkalnych ośrodków ogrodowych spowoduje tendencję zakładania raczej małych ogrodów koło domów. Ponadto w takich ośrodkach musi być miejsce na kluby sportowe, restauracje a przedewszystkim szkoły. W dzielnicy handlowej, która nie może być zabudowana zbyt wysokimi domami, będą na parterze sklepy a na piętrach biura. Ale nie można pozwolić nowoczesnym organizatorom ruchu kołowego na wyeliminowanie z nowych miast wąskich ulic. Nie ma bowiem nic bardziej nużącego niż miasto o szerokich, rozległych ulicach. Małe i nawet w pewnej mierze wąskie ulice dodadzą prawdziwego uroku.

Budowle nowych miast muszą być nowoczesne, hygieniczne, wyposażone we wszystkie urządzenia sanitarne, ale muszą być zarazem estetyczne. Nie można pozwolić na wulgarność, bo przenosi się ona niespostrzeżenie z budynku na ludzi. Ten dobry gust, dobre obyczaje w architekturze mają ogromne znaczenie. Dlatego konieczne będą ograniczenia wysokości ponad np. wysokość kościołów czy budynków publicznych.

Przy omawianiu tych loo nowych miast nasuwa się wiele kwestii. Ale jedna dominuje : kto będzie za to płacił. Na to

pytanie odpowiedzą ekonomiści. I nawet już odpowiedzieli /artykuł Sir Reginalda Rowe, który postaramy się streścić wg tejże CAVALCADE w jednym z najbliższych numerów - Red./ Potrzebna jest kwota Ł:1,000,000,000 na wybudowanie stu nowych miast i drugie tyle na zmodernizowanie istniejących, i to w ciągu 12 lat. W sumie nie wyniesie to więcej niż koszty jednego półrocza obecnej wojny.

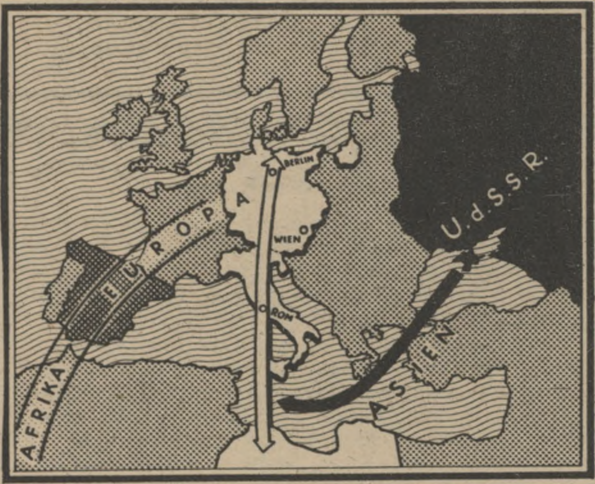
Gospodarcza przebudowa Hiszpanii

Nienajprostszą drogą przedostał się streszczany przez nas artykuł na łamy "Co Słychać". Artykuł o Hiszpanii, wydrukowany we francuskim dzienniku, dostarczonym przygodnie w Londynie przez Kanadyjczyka, niedawno przybyłego ze Stanów Zjednoczonych, Polakowi, wydającemu pismo w Szkocji. To przecież okrężna podróż. Oczywiście odbija się to na dacie streszczenia, o dwa miesiące późniejszej od daty oryginału. Ale artykuł nie stracił na swej aktualności i jako oświetlenie projektów pro-osiowej Hiszpanii przez neutralnego dziennikarza, może naszych Czytelników zaciekawić.x/ Jednakże chcielibyśmy poprzedzić go wstępem. Wstępem nie własnym - broń Boże. Zaczerpniętym z książki niemieckiej, wydanej w 1938. p.t. DAS POLITISCHE ANTLITZ DER ERDE, napisanej przez WALTERA PAHL'A. Poza podkreśleniem daty wydania książki i jej pochodzenia, wstęp nie wymaga komentarzy. Przypomina dziwnie styl paktu anty-kominternowskiego, mów Hitlera i radiowych wynurzeń dr Goebbelsa.Jest regulaminowo-hitlerowski.

"Do niedawna do Hiszpanii stosować można było powiedzenie jednego z jej dyplomatów :"W Hiszpanii jedna rzecz jest stała : stan ustawicznej zmienności : prowizorium." Ten kraj stale ulegający zmianom, kotłujący się wewnętrznie, poróżniony, przechodzący z jednego ekstremu w drugi, trzeba było ująć w jeden ustrój państwowy :o to walczył Franco. Wola uporządkowania przeciwko anarchii i bolszewizmowi. Bolszewizm rzucił iskrę, która spowodowała wybuch, ale materiał wybuchowy istniał oddawna. Hiszpania jest przecież jedynym pomostem lądowym, łączącym Europę z odległą w najwęższym miejscu tylko o 15 km Afryką. 8oo lat trwała walka chrześcijaństwa z napierającym od wybrzeży afrykańskich półksiężycem. Republika hiszpańska, utworzona po upadku monarchii nie była w stanie nadać państwu jakiegoś trwałego zrębu ustrojowego.

x/LA RECONSTRUCTION ECONOMIQUE DE L'ESPAGNE par A.M. w LE TEMPS z dn. 21.listopada 1941.

Bolszewizm pojął swoją szansę i próbował ją wygrać. Narodowa rewolucja, kierowana przez gen.Franco przeciwstawiła mu się i doprowadziła do zjednoczenia kraju w oparciu o serdeczną przyjaźń niemiecką i włoską. Włoscy i niemieccy



Mapa, zaczerpnięta ze wspomnianej książki PAHLA

ochotnicy walczyli w szeregach narodowej armii hiszpańskiej i dopomogli gen. Franco uratować kraj od bolszewickiego niebezpieczeństwa." To pisał Niemiec w 1938. - Posłuchajmy teraz co zobaczył w Hiszpanii Francuz /z Francji nieokupowanej/ w 1941. : Zaledwie zdołała Hiszpania własnymi siłami uprzątnąć gruzy i ślady zniszczenia, wywołane trzyletnią wojną domową, usunąć widome znaki walki, kiedy wybuchła wojna światowa, pozbawiając kraj możności uzyskania pomocy zagranicznej, potrzebnej i należnej dla uporządkowania gospodarstwa narodowego. Wybuch tej zawieruchy dziejowej był powodem, dla którego spora część planów rządowych, nie mogła być dotąd zrealizowana. Tak np. seria ustaw, wprowadzających 24 korporację jako podstawę syndykalistycznej organizacji państwa, czy projekt lo-latki, mającej zatrzeć zupełnie skutki wojny domowej, ustanowić możliwie daleko posunięty system gospodarki autarchicznej, zrównoważyć bilans handlowy i podnieść ogólną stopę życiową, nie wyszły nigdy po za sferę praw, nie weszły w życie.

Hiszpania zarówno z uwagi na swój ustrój gospodarczy, w przeważającej części rolniczy, jak i na gęstość swego zaludnienia, mogła sobie pozwolić na powiększenie deficytu swego handlu zagranicznego li tylko za cenę powiększania swego potencjału przemysłowego. A, że to mogło następować tylko przez import surowców, maszyn i wreszcie kapitałów, więc jasne jest, że z chwilą wybuchu wojny, możliwości te wobec ubóstwa własnego rynku pieniężnego zmalały niemal do zera.

Hiszpania cierpi przedewszystkiem na brak paliwa,- stąd żywe w ostatnich czasach tendencje wykorzystania w najdalej idący sposób własnych zasobów węgla. Z drugiej strony kataloński przemysł włókienniczy, stanowiący najbardziej rozwiniętą dziedzinę przemysłu w całym kraju, nie ma dostaw surowca. O ile bowiem normalne zapotrzebowanie importowanej bawełny wynosi 4oo,ooo do 425,ooo bali, to przywieziono w 1937. roku 82,ooo bali, 152,ooo w 1938. i 149,ooo w 1939. Wprawdzie obliczano, że kwota importowana podwoi się w 194o., ale już w dalszych latach wojny nie można tego oczekiwać. Własne plantacje bawełniane, zapoczątkowane przed dziesięciu laty w Andaluzji, w dolinie Gwadalkwiwir,pomimo wydatnej pomocy rzeczoznawców niemieckich, pokrywają zapotrzebowanie Katalonii zaledwie w lo %. Sporadyczne i z reguły niedostateczne dostawy bawełny brazylijskiej czy argentyńskiej nie są w stanie zaspokoić potrzeb przemysłu włókienniczego.

Z drugiej strony podjęty przez rząd proces dekoncentracji przesyconych przemysłowo Katalonii i kraju Basków przez przenoszenie już istniejących fabryk na południe i zakładanie tam nowych zakładów pracy, z tych samych przyczyn musiał ulec zahamowaniu.

W chwili obecnej Hiszpania ma ciągle jeszcze około 5oo,ooo bezrobotnych, po większej części pracowników rolnych. Rolnictwo bowiem, mimo wszelkich usiłowań wciąż jeszcze nie może osiągnąć poziomu przedwojennego. W roku bieżącym było pod uprawą o 1,ooo,ooo ha mniej niż w 1936. Odgrywa tu rolę także i państwowa polityka cen, która powoduje, że rolnik hiszpański zarzuca uprawę buraków i zbóż na rzecz ziemniaków, które się lepiej opłacają. Główną przyczyną trudności rolnictwa jest jednak brak nawozów sztucznych, paliwa i maszyn rolniczych oraz zwierząt pociągowych. Conajmniej czterech lat trzeba będzie na doprowadzenie pogłowia bydła i koni do poziomu z 1936. Hodowanie pomarańczowych drzew i oliwek pozostaje jeszcze bardziej w tyle niż uprawa zbóż. Trudności transportowe stanowią osobne, specyficznie iberyjskie zagadnienie.

Kwestia rolna a raczej reformy rolnej jest ciągle szczególną troską rządu. Przecież kwestia agrarna była w Hiszpanii przyczyną niejednej wojny domowej. Obowiązujące ustawodastwo ma na celu rozparcelowanie nadmiernie wielkich i zacofanych posiadłości Andaluzji i Estremadury /t.zw. latifundios/ i rozdział ziemi pomiędzy drobnych rolników. Parcelacja, przeprowadzana przez osobny urząd państwowy, uwzględnia nie tylko możliwości pracy rodzin chłopskich ale i irygację. W ten sposób rząd ma nadzieję

zahamować odpływ ludności wiejskiej do miast a nawet spowodować powrót nadmiaru robotników miejskich na rolę.

Potrzeba odbudowy kredytu spowodowała wzrost cen wszystkich towarów. Rząd stara się temu przeciwdziałać przez podwyższenie poborów ale ta kwestia bynajmniej nie jest jeszcze zadowalająco załatwiona, i należy raczej oczekiwać wprowadzenia sztywnej kontroli cen. Równocześnie reforma podatkowa, wprowadzona z końcem 194o. ma na celu zahamowanie udzielania kredytów przez dociśnięcie śruby podatkowej. Dzięki tym drastycznym metodom zdołano przeprowadzić szereg korzystnych posunięć jak ustabilizowanie "białej" i "czerwonej" pesety, zahamowanie wzrostu zadłużenia państwa zagranicą, konwersję pożyczek państwowych i skonsolidowanie bieżącego długu państwowego.

Wojna obecna skomplikowała zagadnienia gospodarcze Hiszpanii i skierowała jej rząd ku nowym rozwiązaniom. Tutaj należy szukanie sposobów zaspokojenia wewnętrznego zapotrzebowania kraju przez tworzenie nowych przemysłów,przedewszystkim przemysłów zastępczych. Tu trzeba na pierwszym miejscu wymienić uruchomienie dwóch zakładów produkujących syntetycznie tekstylia - utworzonych z pomocą kapitałową i doradą techniczną fachowców niemieckich i włoskich. Zakłady te pozwolą na pokrycie zapotrzebowania na importowane dotąd zagraniczne surowce w 30 %. Pierwsza z tych fabryk S.N.I.A.C.E. /Sociedad Nacional de Industrias de Aplicaciones de la Celulosa Espanola/ utworzone zostało z końcem 194o. z kapitałem 9o,ooo,ooo pesetów,z czego 25 % pokryła Snia Viscosa, która objęła także dyrekcję techniczną przedsiębiorstwa. Resztę kapitału pokryły banki hiszpańskie i kataloński przemysł włókienniczy.W pierwszym roku produkcja ma wynosić 1o,ooo ton celulozy i 3,6oo ton sztucznego jedwabiu, podczas gdy reszta przetworów ma iść na wyrób papieru. Drugie towarzystwo, la Fabricacion Espanola de Fibras Artificiales utworzona została przy współudziale niemieckiego koncernu Hirschberga i będzie produkować sztuczny jedwab i sztuczną wełnę ze słomy. Projektowana fabryka w Miranda del Ebro /pamiętna dla Polaków nazwa - Red./ ma produkować rocznie 8,ooo - 1o,ooo ton.

Przemysł chemiczny też rozbudowuje się, I tak np. firma Altos Hornos z Bilbao będzie pracowała w swych zakładach w Sagonte nad M.Śródziemnym wg przepisów niemieckich I.G.Farben, produkując rocznie 125,ooo ton. Firma Hidro-Espanola zakłada w Monzon /prowincja Huesca/ elektrownię, przy kapitale zakładowym 85,ooo,ooo pesetów. Prądem uzyskanym ze spadku wód będą poruszane zakłady produkujące amoniak, kwas azotowy itp.

Fabryka w Felguera /prowincja Oviedo/ będzie produkowała 9,000 ton związków azotowych. Niemieckie zakłady Lipperheide i Cuzmann uruchamiają w Hiszpanii produkcję niklu, wydobywanego ze złoży w Maladze. Drugi zakład powstanie w tejże miejscowości.

Wreszcie warto może dodać, że Hiszpania, która poza Szwecją ma największą w Europie ilość kinematografów w stosunku do liczby mieszkańców, zamierza się usamodzielnić pod względem produkcji filmowej i nietylko tworzy własne studia /odpowiedni Komitet rządowy powstał jeszcze w październiku 1939./ ale nawet zakłada fabrykę w Walencji, która za kilka lat będzie dostarczała celuloidu na filmy.

Wśród tych nowych zakładów przemysłowych wiele znajduje się dopiero w sferze projektów, ale już dzisiaj można śmiało powiedzieć, że nowe narodowe państwo hiszpańskie owiane jest duchem dynamizmu i zachęca kapitał do angażowania się w najbardziej nowoczesne imprezy przemysłowe. To może tylko wzbudzać zaufanie do przyszłości Hiszpanii.

&
& &

Obraz, przedstawiony przez francuskiego dziennikarza nie jest pełny. Pisze więcej o projektach niż o tym, co już się stało. Ale jest to może charakterystyczne dla rzeczywistości hiszpańskiej, której rząd mimo opowiedzenia się po stronie Osi, zachowuje jaką taką neutralność dla oszczędzenia krajowi nowych ran wojennych. Jak długo to potrwa, to chyba zależeć będzie nie od generała Franco ale od jego niemieckiego przyjaciela.

&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&

&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&

Murmańsk

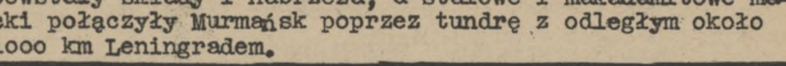
Arktyczne linie komunikacyjne ZSSR /patrz nasz artykuł w nr 44/41/ istnieją i co ważniejsze działają. Dzisiaj, wobec urzędowych sprawozdań ludzi, którzy tą drogą przybyli nie można już powątpiewać w realność tego szlaku zaopatrzeniowego walczącej Rosji. Kapitalne znaczenie ma dla komunikacji arktycznej Murmańsk, niezamarzający port północny. THE TRIDENT, miesięcznik brytyjski, poświęcony sprawom morskim, zamieścił ostatnio krótki opis nie tyle samego portu ile jego znaczenia, pióra FRANKA ILLINGWORTHA, poniżej streszczony.*/

&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&

Na zapowiedziany bankiet w Hotelu "Arctica" musi jeszcze dowództwo niemieckie trochę poczekać. Sukcesy na odcinku północnym frontu wschodniego bynajmniej nie przypadły Niemcom. Sowiety trzymają mocno ogromne, zalodzone połacie tundry i morza. Murmańsk, groźna morska forteca rosyjska na dalekiej północy, była wymarzonym przedmiotem niemieckiej ofensywy. Zdobycie tego portu dałoby Hitlerowi doskonały punkt oparcia w wypadach na Atlantyk. Baza morska i lotnicza, doskonale zaopatrzona i co najważniejsza, zabezpieczona przed nalotami brytyjskich bombowców dalekiego zasięgu przez nieprzerwaną jasność dnia polarnego w lecie i przez okrutny mróz długiej nocy polarnej w zimie. 1600 km od najbliższego lotniska brytyjskiego ! Już to samo daje możliwości wysyłania korsarzy na północny Atlantyk niemal bez ryzyka natknięcia się na jednostki brytyjskiej floty Morza Północnego.

Port zamieniono na bazę wojenną początkowo dla zabezpieczenia słabego północnego skrzydła sowieckiego przed ewentualnym atakiem niemieckim przez Szwecję, Norwegię i Finlandię, czy przez Islandię i Szpicbergi. Nie tak jeszcze dawno, Murmańsk był zbiorowiskiem ubogich szałasów i baraków, zamieszkanych przez około 7,000 miejscowej ludności rybackiej. Ale przyszła zmiana. Geologowie, górnicy, inżynierowie okrętowi i budowlani poczęli przybywać do nadmorskiej mieściny. Powstały duże bloki mieszkalne z czerwonej cegły dla pomieszczenia całej armii robotników. Zamiast tundry, podchodzącej aż ku morzu, powstały składy i nabrzeża, a stalowe i makadamitowe macki połączyły Murmańsk poprzez tundrę z odległym około 1000 km Leningradem.

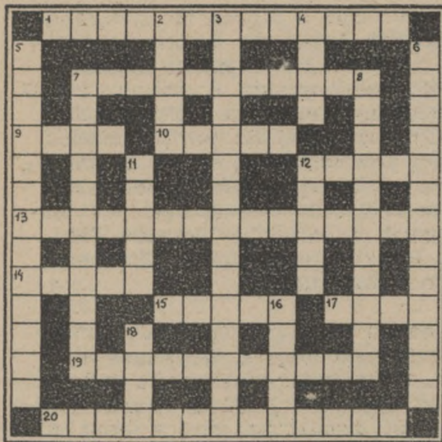
*/ ICE - FREE MURMANSK by FRANK ILLINGWORTH , w THE TRIDENT nr 32/3.



W ciągu piętnastu lat ludność wzrosła z 7,000 do 125,000. Skolektyzowani przez rząd sowiecki lapońscy hodowcy reniferów, pracowali przy budowie i rozbudowie portu ramię w ramię z czerwonymi robotnikami i marynarzami z całego Związku Sowieckiego. Brytyjskie maszyny, bawełna amerykańska i węgiel ze Szpicbergów poczęły napływać do portu wzamian za drewno, futra, granit, ryby, wywożone tą drogą z Rosji. W 1934. zdolność przeładunkowa portu wynosiła 3,000 ton dziennie; w 1939. gdy zaplecze zbliżyło się dzięki uruchomieniu dwutorowej linii kolejowej i dzięki otwarciu 220 kilometrowego kanału Stalina, łączącego Bałtyk z Morzem Białem, przeładowywano już 6,000 dziennie.

Równolegle z rozbudową portu handlowego postępowały przygotowania militarne. Zmiana przyszła nagle. Wojskowe samoloty wylądowały na lotnisku, żołnierze zastąpili robotników na ich kwaterach, jednostki Czerwonej Floty coraz częściej zawijały do portu. Murmańsk zamieniał się w bazę wojenną; wkład Sowietów w ufortyfikowanie i wyposażenie tej bazy trzeba ocenić na Ł:50,000,000. Od tego czasu wiadomości o porcie i jego rozwoju stały się skąpe. Murmańsk stał się tajemniczy. Cudzoziemców nie puszczano tam wogóle a nawet obywatele sowieccy muszą mieć szczególne pozwolenia, m.i. i z O.G.P.U. Twierdzenie niemieckie, że "BREMEN" zdołała dotrzeć do Murmańska tylko dlatego, że nie mieliśmy w tym porcie sieci wywiadowczej, jest zapewne słuszne. Ale dodajmy na nasze pocieszenie, że nie mają jej i Niemcy.

Nie zdziwiła mnie zupełnie odmowa pozwolenia na wjazd do Murmańska. A w pobliskim Petsamo mogłem się tylko niewiele o sowieckiej bazie dowiedzieć. Opowiadano mi o ogromnych, podziemnych lotniskach, o rozbudowaniu stoczni i doków, o tym, że Murmańsk może pomieścić 1/5 całej sowieckiej floty wojennej, a działa nabrzeżne i plot. zapewniają jej zupełne bezpieczeństwo. Potężne działa kontrolują zatokę i wybrzeże z 300 m urwistego brzegu, gdzie wmurowano ich stanowiska. Pole minowe, założone jeszcze w 1939. we wrześniu, zostało zapewne kilkakrotnie powiększone. Murmańsk, pomimo swego arktycznego położenia jest bez porównania ważniejszym portem dla Rosji, niż leżący 1000 km na południe nad kontrolowanym przez Niemców Bałtykiem, Leningrad. I ma nie tylko obronne znaczenie, ale jest połączeniem Rosji z jej sprzymierzeńcami, portem, którym napływają posiłki i uzupełnienia.

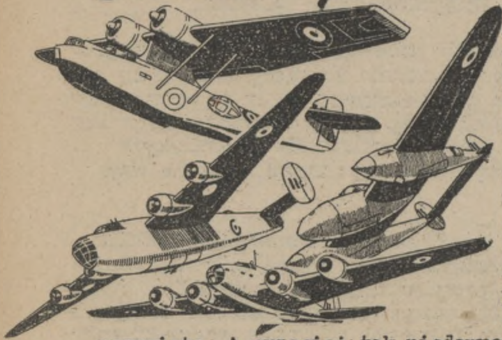


WYRAZY POZIOME: 1.Wyposażenie samochodu;7.Inaczej fauna;9.Część ciała; 10.Jednostka wojskowa;12.Wynalazca specjalnego alfabetu;13.Wielki poeta polski;14.Zwycięzca wyborów; 15.Zawiadomienie; 17.W Polsce bywało podwójne - w Anglii pojedyncze /wspak/;19.Tytuł;20.Jednostka obszaru władzy kościelnej;

WYRAZY PIONOWE: 2.Rodzaj opadu; 3.Wielki król polski;4.Przyrząd kuchenny;5.Tytuł; 6.Wydział medyczny; 7.Problem,sprawa; 8.Chorobliwa dolegliwość; 11.Protoplasta Vansittarta; 12.Szczyt tatrzański;16.Jedna z najdłuższych rzek świata /wspak/; 18.Emisariusz hitlerowski /wspak/.

TERMIN NADSYŁANIA ROZWIĄZAŃ DO DNIA 29. GRUDNIA 1942.

Skok przez Atlantyk



Jedną ze zdobyczy technicznych, przygotowanych przez poprzednie prace wynalazców i wyczyny sportowców, ale ostatecznie rozwiązanych praktycznie dopiero podczas obecnej wojny,- jest stała komunikacja przez Atlantyk. Regularne kursowanie Clipper'a już nam spowszedniało. Nikt mu się nie dziwi. Posmak sportowy ma do teraz jeszcze przelot bombowcem przez Ocean. Ale jest obawa, że i to będziemy wszyscy uważać za oczywiste. A przecież tak niedawno jeszcze wyczyn Lindbergha uchodził za osiągnięcie prawie że nieosiągalne! Transporty bombowcem nie mają tylko na celu przewiezienie wybitnych osobistości na pilne konferencje. Nie mają też na celu przewożenia ciekawych dziennikarzy. Chodzi o dostawę nowych, dalekosiężnych bombowców. Wytworzył się specjalny typ pilota, transportującego nowe maszyny przez Atlantyk. O życiu tych właśnie pilotów, o lotniskach po obu krańcach oceanu położonych pisze w swoim reportażu EDWIN MULLER w piśmie amerykańskim SCIENTIFIC AMERICAN. Streszczenie nasze oparliśmy na streszczeniu, drukowanym w READERS' DIGEST, nie mogąc niestety zdobyć oryginału."/

Wśród przewianych wichurą pustkowi Nowej Funlandii leży miejscowość, znana z imienia nie wielu tylko wtajemniczonym. Miejscowość, która odgrywa doniosłą, niemal dominującą rolę w obecnej wojnie.

Wczoraj niezamieszkała pustać, dzisiaj jedno z największych lotnisk świata, rozrastające się nadal nieustannie. Tysiące ludzi pracuje nad jego rozszerzeniem. Setki bombowców ląduje czy to aby nabrać tchu przed długim lotem do Europy, czy żeby wypocząć wreszcie po powrotnym przelocie z W.Brytanii. Lotnisko jest głównym portem przeładunkowym zarówno pasażerskim jak i towarowym.

Przyleciałem na bombowcu Hudson-Lockheed z Ameryki. Przy starcie widać nad zatoką św. Wawrzyńca wśród błękitu morza zarys wybrzeży Nowej Funlandii. Ale niemal że zaraz wpadliśmy w gęsty kożuch mgły, która nie opuściła nas do chwili lądowania. Pilot nasz, wypróbowany weteran powietrzny z Texas prowadził maszynę chyba na czucie, bo sygnały radiowe były zakazane. Dwie próby wyszukania

"/ JUMP-OFF FOR BRITAIN by EDWIN MULLER, wg READERS' DIGEST

lotniska nie dały rezultatu, ale za trzecią przebiliśmy się przez mgłę ponad zatokę. Stamtąd już wprost do lądowania, nisko, pod pułapem mgły czyli niemalże nad wierzchołkami drzew. Dla bezpieczeństwa uniosłem się z fotela aby ulżyć maszynie.Pomogło. Wylądowaliśmy gładko.

Pierwsze wrażenie przy oglądaniu nowego lotniska to oszołomienie jego rozmiarami. Niezliczone hangary ciągnęły się aż do skraju horyzontu. Dość powiedzieć, że z jego jednego krańca na drugi to spacer półdniowy dobrym krokiem.Oprócz hangarów baraki i magazyny. Łoskot silników lotniczych miesza się ze stukotem młotów pneumatycznych. Życie wre i to w ogromnym tempie.

Tego wieczoru zetknąłem się z pilotami transatlantyckimi. Od kilku dni lotnisko Q.M. /szyfrowana nazwa portu lotniczego, gdzie lądują maszyny przylatujące z Ameryki/ podawało w komunikacie meteorologicznym ostrzeżenia o złej pogodzie nad Oceanem. To też kilkunastu pilotów wyczekiwało na wypogodzenie i start, wysiadując godziny całe w East Bound Inn. Ten zajazd na lotnisku będzie zapewne za kilka pokazywany jako osbliwość prymitywu, wśród nowoczesnych budynków, które już teraz powstają. Teraz jednak jest jedynym lokalem , gdzie można posiedzieć i pogadać. Piloci to powiękkszej części stare wygi, o dużym doświadczeniu lotniczym; więcej siwych włosów niż młodych twarzy. To weterani, którzy wylatali tysiące godzin na rozmaitych liniach kominikacyjnych. Z Transcontinental Lines Ameryki z brytyjskich Imperial Airways, z linii Transkanadyjskiej. Słyszy się opowiadania o pierwszyh lotach na trasie Singapore -Southampton, o lądowaniu z turystami na lodowcach Alaski i dostawianiu żywności wyprawom wysokogórskim spadochronami. O przewożeniu towarów nad dżunglami Amazonki.

Obecne swoje zadanie traktuje większość pilotów jako służbę przewozową, wyregulowaną jak pociągi na kolejach. Przelot trwa dziewięć godzin i jeśli tylko pogoda jest normalna - wszystko odbywa się punktualnie co do minuty. Każdy pilot otrzymuje dokładny rozkład lotu, podający kurs i wysokość, którą ma trzymać na poszczególnych odcinkach, a także pogodę jaka go oczekuje po drodze. Te komunikaty meteorologiczne są istotnie zadziwiająco ścisłe. Opowiadają lotnicy, że jeśli w rozkładzie lotu podane jest, że o godz. 6 w strefie 5 będzie pułap 2000 stóp, wierzch chmur na 6000 stóp a lekkie obladzanie na 5000 stóp i wiatr tylny 40 mil na godzinę, to wszystko spełnia się co do joty. Bez najmniejszej omyłki.

Lata się na różnej wysokości, czasem i ponad 5000 m. Silnego mrozu, który panuje na tej wysokości nie odczuwa za-

łoga w dobrze ogrzewanym samolocie. Ale są za to inne skutki wysokości : naprzód uczucie beztroski, jakiegoś jakoś-to-będzie a potem coraz to większy bezwład. Dochodzi do tego, że nieraz braknie sił do założenia ustnika aparatu tlenowego. Tlen przywraca jasność umysłu, siły i energię. Opowiadano mi, że jeden z pilotów prowadził maszynę na wysokości 20,000 stóp dla uniknięcia oblodzenia /na tej wysokości jest sucho/ i musiał na chwilę odłożyć tubę tlenową aby w czymś dopomóc pasażerowi. Kiedy powrócił na swoje miejsce zabrakło mu już sił do nałożenia maski. Byłoby się wszystko źle skończyło gdyby nie to, że nawigator zorientował się w sytuacji i przyszedł pilotowi z pomocą.

Podczas przelotu nie widzi się prawie morza. Podróż odbywa się niemal w całości ponad chmurami; czasem tylko wyglądnie przez okno w chmurach pofalowana powierzchnia oceanu. Szanse spotkania nieprzyjaciela są nieznaczne. Na kilkaset dokonanych przelotów zaledwie kilku pilotów natknęło się na samoloty niemieckie. Lotnisko Q.M. jest mistrzowsko zamaskowane. Dla patrzącego zgóry wydaje się że to nietylko nie może być port lotniczy ale nawet nie dałoby się tam przymusowo lądować. Z lądowania maszyny transatlantyckiej nie robi się żadnych uroczystych wydarzeń. Pilot - jeśli mu się uda - dostanie kilka dni urlopu. Szczęśliwcom zdarza się Londyn. Ale często trzeba już po dwunastu godzinach wypoczynku wracać na drugą półkulę. Piloci są dobrze wynagradzani. Zasadnicza pensja wynosi 1000 $ miesięcznie, do czego dochodzą jeszcze dodatki za każdy przelot ponad dwa normalne na miesiąc. Niektórzy dochodzą aż do 2000 $ miesięcznie. Nawigatorzy i radiooperatorzy otrzymują 2/3 płacy pilota.

Wypadki nie przerywają toku pracy na lotniskach. Byłem we wieży kontrolnej lotniska podczas odlotu większej partii bombowców Hudson. Maszyny odlatywały co pięć minut. W pewnej chwili jeden z samolotów już po starcie zawadził podwoziem o teren, skręcił gwałtownie a łamiąc skrzydło - stanął w płomieniach. Natychmiast przybyła straż pożarna lotniska i ciągnik wyciągnął szczątki samolotu z bieżni. Przerwa w starcie trwała dokładnie dziesięć minut, poczem następny bombowiec wyruszył do Europy. Kiedyindziej wracający z Anglii lotnik przywiózł wiadomość o katastrofie bombowca powracającego do Ameryki, co 22 ludzi przypłaciło życiem. Niemal każdy z obecnych w barze miał pomiędzy zaginionymi przyjaciół a wszyscy znajomych. Na chwilę zrobiło się cicho, ale niebawem wszystko wróciło do dawnego tonu. Kto co chwila ryzykuje życie nie może się niczyją śmiercią roztkliwiać.

Lotnisko nowofunlandzkie, położone jest w ponurym, niegościnnym kraju, gdzie śnieg zimowy kończy się w czerwcu aby już we wrześniu zacząć padać na nowo, gdzie zaspy śniegowe sięgają 6 m na drogach, gdzie wicher dmie nieustannie. Gęsta mgła leży niemal zawsze nad wyspą. Domy są prymitywne' zbijane z surowych belek, ulice niebrukowane, tonie się w stałym, niewysychającym nigdy błocie. Cała okolica najeżona jest zamaskowanymi blokhauzami, z których niewidocznie dla lotnika..sterczą lufy dział plot. Co krok niemal zatrzymuje przechodnia posterunek wojskowy. Większą część ludności stanowią robotnicy, inżynierowie, piloci i mechanicy samolotowi i wojsko.Brak kobiet, brak ręki kobiecej we wszystkim. Ale za to goście przejeżdżający przez lotnisko są niebylejacy. W książce East-Bound Inn zapisani są Lord Beaverbrook i Lord Halifax, jeden z Rooseveltów i jeden z brytyjskich książąt krwi i to niemal na jednej stronie.

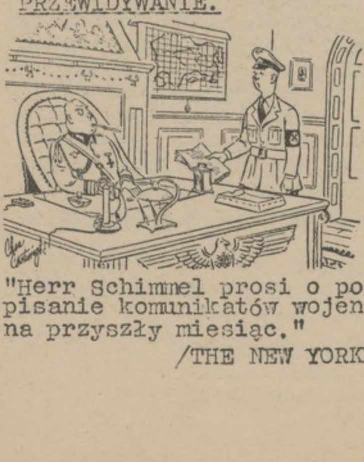
Lotnicy twierdzą, że lotnisko nabierze dopiero po wojnie właściwego znaczenia jako stacja komunikacji transatlantyckiej. Niewątpliwie Bermudy i Azory będą używane jako stacje lotniczej komunikacji między Ameryką i Europą, ale droga północna jest znacznie krótsza. I nic nie wpłynie na zmniejszenie znaczenia Nowej Funlandii w połączeniu powietrznym dwóch części świata, nawet zwiększenie zasięgu samolotów. Bo zawsze opłaci się startować z nad oceanu aby móc zabrać mniejszy zapas paliwa a tym samym większy transport. Wtedy East -Bound Inn będzie hotelem o 1000 pokojach a z obecnej oberży pozostanie tylko muzealny szczątek, oglądany z nabożeństwem przez turystów z całego świata.

&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&&

Humor!



PRZEWIDYWANIE.



"Herr Schimmel prosi o podpisanie komunikatów wojennych na przyszły miesiąc."
/THE NEW YORKER/

3 KRÓLOWIE.



ARTHUR SZYK

"Naprzód ! żołnierze Chrystusa!"

CZYSTOSC RASY.



"Może zechcesz - bracie Aryjczyku dołączyć się do nas."
/ARTUR SZYK/

W TRAMWAJU.



....

The New Yorker



OSMIORNICA —COLLIER'S WEEKLY



BŁOGOSŁAWIEŃSTWA CENZURY. ......

COLLIER'S WEEKLY

Published by Dr. Stefan Kossak, Blairgowrie, Perthsh.
Printed by THE MUNRO PRESS LIMITED, P e r t h